Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6735**

19. Wahlperiode 28.12.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Grigorios Aggelidis, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Kombinierter Verkehr für Schwertransporte

Die Infrastruktur in Deutschland ist vielfach marode und bröckelt. (www.iwkoeln.de/studien/iw-kurzberichte/beitrag/martin-beznoska-tobias-hentze-investitionen-in-die-infrastruktur-kommen-vielerorts-zu-kurz-392977.html). Wegen ihres überdurchschnittlichen Gewichts tragen Schwertransporte ihren Teil dazu bei, dass diese Infrastruktur noch mehr belastet wird. Daher im Koalitionsvertrag die Stärkung des kombinierten Verkehrs festgelegt. Dazu zählt vor Allem die Verlagerung von Schwertransporten von der Straße auf das Wasser und die Schiene. Zu diesem Ergebnis kam auch eine Studie des BMVI wo es heißt: „Bezüglich der Genehmigungsverfahren im Schwerguttransport sollte darauf hingewirkt werden, dass Transportweg-Alternativen im Rahmen des Genehmigungsprozesses verstärkt auf den Einsatz des Binnenschiffs abgefragt und überprüft werden."

Dies ist auch deshalb von Bedeutung, da durch Schwertransporte nicht nur die marode Infrastruktur weiter erodiert, sondern es darüber hinaus für Schwertransporte immer schwieriger wird, ihre Fracht an ihr Ziel zu bringen.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle, ob der Antragsteller (Straßen-Spediteur) für sein Transportvorhaben zuerst den Wasser- oder Schienenweg geprüft hat, liegt bisher allein bei den Erlaubnisbehörden der Landkreise und Städte, in denen der Antragsteller eine Niederlassung oder Zweigniederlassung hat oder in denen der Transport beginnt. So kommt es vielfach zu der Konstellation, dass ein Verlader stets einen bestimmten Spediteur beauftragt, dessen Anträge dann in der Regel bei immer derselben Erlaubnisbehörde eingereicht werden. So können Verbindungen oder aufgrund eingeplanter Gebühreneinnahmen sogar Abhängigkeiten entstehen, die eine unabhängige Kontrolle beeinträchtigen. Zudem fehlt für die Berücksichtigung des kombinierten Verkehrs eine eigene Verantwortlichkeit des Verladers, der im Allgemeinen als Auftragnehmer einen Straßen-Spediteur einsetzt, ohne selbst die Art des Transportweges vorher geprüft zu haben.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle, ob der Antragsteller (Straßen-Spediteur) für sein Transportvorhaben zuerst Wasser- oder Schienenweg geprüft hat, liegt bisher allein bei den Erlaubnisbehörden der Landkreise und Städte. Mögliche Abhängigkeits-Verhältnisse von Erlaubnisbehörde zum Spediteur (Gebühreneinnahmen) und vom Spediteur zum Verlader (Auftraggeber) können der Kontrolle bzw. Prüfung des Einsatzes von Binnenschiff und Bahn entgegenstehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Sonder- oder Schwertransporte werden nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durchgeführt (bitte die letzten fünf Jahre nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)
2. Wie viele Kilometer legt ein Schwertransport nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt zurück (bitte die letzten fünf Jahre nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?
3. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einem Anstieg von Schwertransporten in den kommenden Jahren zu rechnen?

   Falls ja, wie bereitet sich die Bundesregierung darauf vor?
4. Entsteht nach Kenntnis der Bundesregierung ein höherer Verschleiß der Infrastruktur, wenn Schwertransporte auf der Straße durchgeführt werden?
5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Kosten für Schäden an der Straßeninfrastruktur, die durch Schwertransporte verursacht werden?
6. Wie viele Brücken können in Deutschland aufgrund ihres baulichen Zustandes nicht mehr von Schwertransporten genutzt werden (bitte aufschlüsseln)?
7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Potenzial für die Aufnahme von Schwertransporten auf dem Wasser/der Schiene ein?

   Bei Potenzial geht es schon um Verfügbarkeit?
8. Verhindert Niedrigwasser nach Auffassung der Bundesregierung den Schwerguttransport auf dem Wasser?
9. Anhand welcher Kriterien wird nach Auffassung der Bundesregierung entschieden, mit welchem Verkehrsträger ein Schwertransport durchgeführt wird?
10. Wie viele Erlaubnisbehörden gibt es in Deutschland und wie hoch sind die jährlichen Gebühreneinnahmen der Erlaubnisbehörden insgesamt (bitte die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?
11. Sind nach Ansicht der Bundesregierung diejenigen Bundesländer, durch die ein Schwertransport auf der Straße durchgeführt werden soll, bisher hinreichend am Erlaubnisverfahren beteiligt oder wäre es nicht sinnvoller, den betreffenden anzuhörenden Behörden der Bundesländern stärkere Mitsprache- und Kontrollmöglichkeiten zur Transportart einzuräumen?
12. Warum wurden die Verwaltungsvorschriften (VwV zu § 29 Abs. 3 StVO) zur Verlagerung von Großraum-und Schwertransporten auf die vorrangigen Transportwege Wasser und Schiene durch das BMVI gelockert, indem die sog. Negativbescheinigung gestrichen wurde?
13. Wurden vor Streichung der Negativbescheinigung aus der VwV 2017 die betroffenen Verkehrsträger (Wasser und Schiene) angehört?
14. Warum wurde die Negativbescheinigung nicht nur für solche Transporte aufgehoben, bei denen – aufgrund von zu geringem Gewicht und Übermaß – das Kontroll- bzw. Prüfverfahren für den Wasser- oder Schienenweg zu aufwendig ist, sondern für alle?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Warum ist beim Erlass der VwV 2017 durch das BMVI die Negativbescheinigung bzw. der Nachweisung nicht dahingehend konkretisiert worden, dass die Einholung der Negativbescheinigung bzw. die Ausstellung der Nachweisung ausschließlich durch den bestimmenden Auftraggeber des Transportvorhabens (Verlader) zu erfolgen hat?

Berlin, den 12. Dezember 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333